

## KROVINIO GAVĖJO TEISINĖ PADĖTIS

Oleg Drobitko

Mykolo Romerio universiteto Teisės fakulteto Civilinės ir komercinės teisės katedra  
Ateities g. 20, LT-08303 Vilnius  
Telefonas 271 45 87  
Elektroninis paštas oleg.d@banga.lt

Pateikta 2005 m. rugsėjo 28 d., parengta spausdinti 2006 m. kovo 21 d.

**Santrauka.** Straipsnyje pateikta krovinio gavėjo, kaip vieno iš transporto teisinių santykių dalyvių, teisinės padėties analizė atsižvelgiant į krovinio vežimo sutarties, kaip svarbiausio transporto prievolės atsiradimo pagrindo, teisinį reguliavimą. Šios sutarties sąvoka pateikta LR CK 6.808 straipsnio 1 dalyje [1]. Ją išanalizavus paaiškėjo, kad šioje sutartyje gali dalyvauti trys subjektai. Dviejų subjektų – krovinio siuntėjo bei vežėjo – teisinė padėtis vienaip arba kitaip aptarta teisinėje literatūroje, o krovinio gavėjo teisei padėčiai kol kas skirta per mažai dėmesio. Šiuo metu šią problemą trumpai palietė D. Ambrasienė savo straipsnyje „Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas“ [2, p. 25], bet plačiąja prasme problema dar nėra ištirta.

Mano manymu, būtent krovinio gavėjo teisinės padėties ypatumai lemia krovinio vežimo sutarties išskirtinę vietą tarp civilinių sutarčių. Straipsnyje aptartos pagrindinės šiuo metu teisinėje literatūroje pareikštos nuomonės dėl krovinio vežimo sutarties, kurios skiriasi krovinio siuntėjo ir vežėjo bei krovinio gavėjo santykio apibrėžimu.

Šiame straipsnyje teigiama, kad krovinio vežimo sutartis yra trišalė sutartis, prie kurios krovinio gavėjas prisijungia atlikęs konkludentinius veiksmus, kuriais patvirtina savo sutikimą prisiimti krovinio gavėjo pareigas bei naudotis jo teisėmis.

Toliau nagrinėjama krovinio siuntėjo, vežėjo bei gavėjo teisinių santykių grandinė. Konkludentinius veiksmus, patvirtinančius asmens sutikimą prisiimti krovinio gavėjo teises bei pareigas, pastarasis privalo adresuoti krovinio vežėjui ir tik tada jis tampa vežimo sutarties dalyviu. Mano nuomone, tai, kad krovinio gavėjas yra vežimo sutarties dalyvis, patvirtina ir LR CK 6.808 straipsnio 1 dalis, nustatanti pareigą sumokėti užmokestį už krovinio vežimą arba jo siuntėjui, arba gavėjui. Pagrindinės šio darbo išvados padarytos išnagrinėjus Civilinio kodekso nuostatus bei norminius aktus, reguliuojančius transporto teisinius santykius.

**Pagrindinės sąvokos:** transporto teisinis santykis, krovinio vežimo sutartis, krovinio gavėjo teisinė padėtis.

## IVADAS

*Transporto prievolė* yra visuomeninis teisinis santykis, kurio viena šalis (vežėjas, ekspeditorius) privalo kitos šalies (krovinio siuntėjo, gavėjo, keleivio, bagažo arba krovinio savininko) naudai atlikti teisinius arba faktinius veiksmus pagal transporto paslaugų suteikimą, o kita šalis – sumokėti pirmajai nustatytą įstatymuose arba sutartyse užmokestį [3, p. 373]. LR CK 6.2 straipsnis nepateikia išsamaus prievolės atsiradimo pagrindų sąrašo, tačiau kaip svarbiausią pagrindą įstatymų leidėjas nurodo sandorį. Kiti prievolių atsiradimo pagrindai apibrėžti sąvoka „kitokie juridiniai faktai, kurie pagal galiojančius įstatymus sukuria prievolinius santykius“. Sandoris yra svarbiausias prievolės atsiradimo pagrinda-

das, todėl nenagrinėsiu deliktinės atsakomybės bei kitų juridinių faktų, iš kurių gali atsirasti kitos, o ne transporto prievolės, jis per sandorio prizmę bandysiu paanalizuoti krovinio gavėjo, kaip vieno iš svarbiausių transporto prievolės subjektų, teisinę padėtį.

Be egzistuojančių juridinių faktų, iš kurių atsiranda prievolės, 1964 m. LR CK 4 straipsnio 2 dalies 2 punktas [4] numatė ir administracinį aktą, kaip pagrindą, iš kurio galėjo atsirasti prievolė. Vienas iš tokių aktų buvo pervežimų planas. Rinkos ekonomikos šalyse pervežimų planų, kaip administracinių teisinių aktų, neegzistavo ir dabar reguliuoja įstatymai ir kiti norminiai aktai.

1994 m. gegužės mėn. 17 d. įstatymų leidėjas pašalino pervežimų planą iš juridinių faktų, kurie sukuria

teises bei pareigas teisinio santykio šalims, sąrašo. LR CK (kuris galiojo iki 2001 m. liepos mėn. 1d.) 449 straipsnyje buvo pripažintas netekusiu galios. Tą patį modelį pasirinko Ukrainos bei Rusijos Federacijos įstatymų leidėjai: šiose valstybėse irgi buvo panaikintas pervežimų plano teisinis institutas [5, p. 574]. Buvusios Tarybų Sąjungos teritorijoje įsivyravo požiūris, kad pervežimai rinkos ekonomikoje negali būti atliekami pagal administracinį aktą, kad jie yra tik sutartinio (privatinio) pobūdžio. Akivaizdu, kad nuo 1994 m. gegužės mėn. 17 d. vežimo sutartis yra svarbiausias transporto teisinio santykio atsiradimo pagrindas ir visos pastarojo teisės bei pareigos atsiranda iš sutarties arba transporto teisės norminių aktų, kurie taikomi tik krovinių gavėjui prisijungus prie vežimo sutarties. Pervežimų plano egzistavimo laikais šis administracinis aktas įpareigodavo gavėją vykdyti tik jam būdingas pareigas, pavyzdžiui, laiku perkrauti (iškrauti) krovinių, jį atsiimti ir pan. Atsakomybė už šių pareigų nevykdymą buvo ne civilinė, o administracinė. Manau, kad analizuojant krovinių gavėjo teisinę padėtį kalbant apie pervežimų teisinius santykius paminėti šį faktą būtina, nes priešingu atveju nevisai suprantama krovinių gavėjo teisinės atsakomybės kitų vežimo sutarties subjektų atžvilgiu raida.

Krovinių gabenimas yra ne komercinės-ūkinės veiklos tikslas (išskyrus vežėjo), o priemonė, kuria šios veiklos dalyviai siekia ekonominio rezultato. Krovinių vežimo sutartis yra „aptarnaujanti“: ji leidžia komercinės-ūkinės veiklos subjektams pasiekti tikslus, atsirandančius iš didmeninio pirkimo-pardavimo sutarties, rangos sutarties ir kt. Galima tvirtinti, kad krovinių vežimo sutartis yra priemonė, kuria naudodamasis krovinių siuntėjas arba gavėjas gali įgyvendinti savo teises bei atlikti pareigas, atsirandančias iš kitų, o ne iš krovinių vežimo sutarčių.

Civilinėje teisėje nuo romėnų laikų sutartis suprantama kaip teisiųjų santykių atsiradimo, pasikeitimo ir pasibaigimo pagrindas, kurį sudaro du elementai: 1) susitarimas (*conventio; consensus*) ir 2) ypatingas susitarimo pagrindas (*causa*) [6, p. 18]. Profesorius V. Braginskis teigia, kad sutarties tikslas yra jos kontrahentų interesų visuma [6, p. 392]. LR CK 6.808 straipsnyje pateikiama krovinių vežimo sutarties sąvoka, iš kurios matyti, kad yra mažiausiai trys iš šios sutarties atsirandantys teisiųjų santykių subjektai (t. y. krovinių siuntėjas, jo gavėjas bei vežėjas) ir kiekvienas jų turi savo interesų. Krovinių siuntėjo bei vežėjo teisinę padėtis yra gana aiški, tačiau krovinių gavėjo (įstatymų leidėjas jį apibrėžė kaip turintį teisę gauti krovinių asmenį) teisinę padėtis literatūroje dar gana mažai nagrinėta. Iki šiol šią problemą trumpai palietė tik D. Ambrasienė savo straipsnyje „Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas“ [2, p. 25]. Šiame straipsnyje nagrinėjamas tarptautinis gabenimas kelių transportu. Mano manymu, būtent krovinių gavėjo, kuris gali dalyvauti net sudarant krovinių vežimo sutartį, teisinę padėtis lėmė šios sutarties ypatingą padėtį tarp civilinių sutarčių. Krovinių gavėjo teisinės padėties ypatumai nėra aptarti Lietuvos teisėje literatūroje, todėl nusprendžiau išnagrinėti šią problemą.

*Tyrimo tikslas* – išanalizuoti teisę gauti krovinių turinčio asmens (krovinių gavėjo) teisinę padėtį vežimo sutartinių santykių srityje.

*Tyrimo objektas* – krovinių gavėjo teisės ir pareigos, atsirandančios iš vežimo sutarties bei norminių teisiųjų aktų.

*Tyrimo metodai* – loginiai tyrinėjimo metodai, t. y. analizė, sintezė bei taikomieji moksliniai metodai, t. y. techninė juridinė analizė, aiškinimas bei lyginamasis metodai.

## 1. KROVINIO GAVĖJO TEISINĖS PADĖTIES TEORIJA

Teisėje literatūroje pateikiami keli požiūriai į krovinių vežimo sutartį, kurie skiriasi krovinių siuntėjo, vežėjo ir krovinių gavėjo santykio apibrėžimu:

- 1) krovinių vežimo sutartis yra sutartis trečiojo asmens naudai [2, p. 25; 5, p. 580];
- 2) įvykdymo įteikimo trečiajam asmeniui sutartis [7, p. 144];
- 3) ypatinga sutartis, kurioje krovinių gavėjas yra savarankiškas subjektas [8, p. 34];
- 4) krovinių gavėjas ir siuntėjas yra viena šalis [9, p. 107];
- 5) t. y. trišalė sutartis, kurioje kiekviena šalis turi savo teises bei pareigas [10, p. 13];
- 6) krovinių siuntėjas yra krovinių gavėjo agentas ir veikia jo interesais [11, p. 500].

Pabandysiu paanalizuoti kiekvieną iš šių teorijų atskirai.

## 2. KROVINIO VEŽIMO SUTARTIS YRA SUTARTIS TREČIOJO ASMENS NAUDAI

Ši nuomonė yra labiausiai paplitusi. Jos laikosi ir D. Ambrasienė [2, p. 25], bet ji nagrinėjo krovinių vežimo sutarties reguliavimą CMR konvencijoje [12], o tai yra ypatingas krovinių pervežimo atvejis, kuris šiame darbe plačiai nenagrinėjamas. Manau, kad vidaus pervežimų srityje šis požiūris nevisiškai atitinka mūsų šalies norminius aktus.

LR CK 6.191 straipsnis reguliuoja sutartį trečiojo asmens naudai. Jame nurodoma, kad reikalauti įvykdyti prievolę turi teisę ir sutartį sudaręs asmuo, ir trečiasis asmuo, kurio naudai išlygtas prievolės įvykdymas, jeigu ko kita nenumato įstatymai arba sutartis arba nelemia prievolės esmė. Kita vertus, jeigu trečiasis asmuo atsisakė jam sutarties suteiktos teisės, šia teise pasinaudoti gali sudaręs sutartį asmuo, išskyrus tuos atvejus, kai tai prieštarauja įstatymams, sutarčiai arba prievolės esmei (LR CK 6.191 str. 2 d.). Darytina išvada, kad iš sutarties trečiojo asmens naudai negali atsirasti pareigos krovinių gavėjui (jeigu pritarumėme nuomonei, kad pastarasis yra tretysis asmuo), bet esant pervežimo teisiniams santykiams, krovinių gavėjas turi visada įvairių pareigų. Sutinku, kad šios pareigos gavėjui atsiranda ne iš karto, o nuo tam tikro momento (plačiau žr. toliau), bet, mano manymu, sutikti su nuomone, kad krovinių vežimo sutartis yra sutartis trečiojo asmens naudai, negalima, nes

reikėtų pripažinti, kad tretysis asmuo turi pareigas, o tai prieštarautų trečiojo asmens naudai sutarties sąvokai, pateiktai LR CK 6.191 straipsnyje.

Krovinio gavėjo pareigos nustatytos transporto rūšių teisiniuose aktuose, pavyzdžiui, galiojusiame Geležinkelio transporto kodekso 38 straipsnio 3 dalyje, 48 straipsnio 2 dalyje, 49 straipsnyje, 56 straipsnyje, 57 straipsnyje ir kituose straipsniuose [13]. Analogiškos, net tokios pačios nuostatos įtvirtintos ir naujame Geležinkelių transporto kodekso 45 straipsnio 2 dalyje, 46 straipsnyje, 53 ir 54 straipsniuose [14]. Pastarojo kodekso 49 straipsnis kartoja galiojusio Geležinkelio transporto kodekso 52 straipsnį ir leidžia krovinio siuntėjui ir gavėjui duoti papildomus pavedimus geležinkelio įmonei, o minėtųjų straipsnių 5 dalis draudžia turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui pavesti išduoti krovinį kitam, jei pirminis krovinio gavėjas jau vieną kartą liepė perduoti krovinį kitam subjektui. Pirminis krovinio gavėjo pavedimas išduoti krovinį kitam asmeniui yra juridinis faktas (konkludentinis veiksmas), iš kurio atsiranda pastarojo, kaip krovinio gavėjo, teisės bei pareigos. Pažymėtina, kad naujame Geležinkelių transporto kodekse įstatymų leidėjas atsiskakė krovinio vežimo sutarties sąvokos apibrėžimo ir nurodė, kad privaloma sudaryti krovinio gavėjo, siuntėjo bei vežėjo sutartį (Geležinkelių transporto kodekso 35 str. 2 d.).

Kelių transporto kodekso 32 straipsnyje [15] nustatoma bendra gavėjo pareiga iškrauti krovinį. Šio kodekso 35 straipsnyje nustatytos krovinio perdavimo taisyklės, kurios irgi liudija tai, kad krovinio gavėjas turi tik jam būdingas pareigas, kurios neatitinka trečiojo asmens teisinės padėties sutartyje trečiojo asmens naudai.

Vidaus vandenių transporto kodekso 48 straipsnio 1 dalis [16] nustato krovinio gavėjo pareigą laiku priimti ir išgabenti iš uosto arba prieklauskos krovinį. Reikia pripažinti, kad Prekybinės laivybos įstatymas yra liberaliausias transporto teisės norminis aktas krovinio gavėjo atžvilgiu, bet ir čia yra numatytos netesybos (demerdžas), kurias turi sumokėti frachtuotojas arba krovinio gavėjas už dėl pastarųjų atsirandančią kaltės laivo prastovą (Prekybinės laivybos įstatymas 2 str. 4 d.) [17].

Sutartis trečiojo asmens naudai – tai sandoris, kuriame teisę reikalauti įvykdyti prievolę turi ne tik kreditorius, kuris yra prievolės šalis, bet ir tretysis asmuo, kuris nedalyvauja sudarant sutartį bei negali būti pripažintas prievolės šalimi [18, p. 382]. Iš sutarties trečiajam asmeniui atsiranda tik teisės. Civilinis kodeksas bei transporto teisės norminiai aktai krovinio gavėjui nustato ne tik teises, bet ir pareigas. Darytina išvada, kad krovinio vežimo sutartis negali būti pripažinta sutartimi trečiojo asmens naudai.

### **3. KROVINIO VEŽIMO SUTARTIS YRA ĮVYKDYMO ĮTEIKIMO TREČIAJAM ASMENIUI SUTARTIS**

Tai kita nuomonė dėl krovinio vežimo sutarties bei gavėjo teisinės padėties. Sutarčių įvykdymo įteikimas tretiesiems asmenims nurodomas kaip pavyzdys Lietuvos teisinėje literatūroje [18, p. 382]. Šio požiūrio į kro-

vinio gavėjo teisinę padėtį šalininkai mano: jei vežimo dokumentuose gavėjas nurodytas ne siuntėjas, ši krovinio vežimo sutartis yra ne sutartis trečiojo asmens naudai, o sutartis dėl prievolės įvykdymo kitam asmeniui. Tai reiškia, kad iš sutarties krovinio gavėjas jokių teisių neįgyja ir yra faktinis prievolės įvykdymo gavėjas.

Rusų transporto teisės specialistas K. Jaičkovas [7, p. 144] teigė, kad visas transporto proceso reguliuojančias teisinės normas reikia padalyti į dvi grupes:

- a) transporto teisinių aktų normas, reguliuojančias krovinio vežimo sutartį bei jos subjektų teisinius santykius;
- b) transporto teisinių aktų normas, reguliuojančias prievolinius vežėjo ir krovinio gavėjo santykius.

Pagal šią teoriją krovinio gavėjo teisės bei pareigos atsiranda ne iš sutarties, o tik iš įstatymo. Mano manymu, šis požiūris negali prigyti Lietuvoje, nes jis neatitinka Lietuvos teisinių normų. Pagal Civilinio kodekso 6.808 straipsnio 2 dalį ir siuntėjas, ir gavėjas gali įsipareigoti už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokes-tį. Pažymėtina, kad Kelių transporto kodekse, Vidaus vandenių transporto kodekse nėra analogiškų nuostatų. Civilinio kodekso 6.820 straipsnio 3 dalis nustato vežėjo pareigą grąžinti siuntėjui arba gavėjui krovinio vežimo užmokes-tį, jeigu jis krovinio neišsaugojo ir jeigu veži-mo mokes-tis nėra įskaitomas į krovinio vertę.

Akivaizdu, kad pareiga sumokėti mokes-tį už veži-mą, kurią gali turėti krovinio gavėjas, priskiria pastarąjį prie sutarties subjektų. Krovinio gavėjas nėra asmuo, kuriam vykdoma prievolė, tai yra aktyvus transporto teisi-nių santykių dalyvis.

### **4. KROVINIO VEŽIMO SUTARTIES TEORIJA, PAGAL KURIĄ KROVINIO GAVĖJAS IR SIUNTĖJAS YRA VIENA SUTARTIES ŠALIS**

Tai dar vienas požiūris į krovinio siuntėjo, gavėjo bei vežėjo teisinius santykius. Teorijos, pagal kurią krovinio gavėjas bei siuntėjas yra vienas subjektas, esmė: krovinio siuntėjas bei jo gavėjas yra viena sutarties šalis, o jos kontrahentas – vežėjas [9, p. 107]. Šios teorijos šalininkų argumentai: a) siuntėjo galimybė perduoti savo teisę reikalauti iš vežėjo įvykdyti sutartį krovinio gavėjo atžvilgiu; b) praradus krovinį ir siuntėjas, ir gavėjas gali reikalauti vežėjo atlyginti nuostolius.

Mano manymu, ši nuomonė nėra teisinga dėl šių priežasčių: *pirma*, krovinio siuntėjo ir gavėjo teisės bei pareigos nėra vienodos apimties; *antra*, kai kurių krovinio siuntėjo ir gavėjo pareigų bei teisių atsiradimo pagrindas yra transporto teisės norminiai aktai, pavyzdžiui, krovinio siuntėjo teisė peradresuoti krovinį (Geležinkelių transporto kodekso 49 str.; Vidaus vandenių transporto kodekso 34 str.).

### **5. KROVINIO VEŽIMO SUTARTIS YRA YPATINGA SUTARTIS, KURIOJE KROVINIO GAVĖJAS YRA SAVARANKIŠKAS SUBJEKTAS**

Šio požiūrio šalininkai teigia, kad krovinio vežimo sutartis – ypatinga sutartis, kurioje krovinio gavėjas yra

savarankiškas subjektas, turintis tik jam būdingas teises bei pareigas [10, p. 13]. Krovinio gavėjo teisės bei pareigos siuntėjo bei vežėjo atžvilgiu atsiranda priėmus transporto dokumentą (važtaraštį arba konosamentą). Manoma, kad būtent šiais veiksmais krovinio gavėjas pareiškia savo pritarimą krovinio vežimo sutarčiai ir atlikęs šiuos veiksmus tampa vežimo sutarties šalimi.

Manau, kad ši teorija, nors ir kritikuojama, labiau atitinka šiuo metu galiojančius teisinius aktus. Tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) 13 straipsnio 1 dalyje [12] numatyta krovinio gavėjo teisė pareikalauti vežėjo jam perduoti antrąjį važtaraščio egzempliorių ir krovinių, parašu patvirtinant, kad krovinys gautas. Jeigu nustatoma, kad krovinys dinga arba nepristatytas, pasibaigus krovinio pristatymo terminui gavėjas gali savo vardu pateikti reikalavimus vežėjui. Tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvencijos 5 straipsnis reguliuoja CMR važtaraščio naudojimo taisykles. Važtaraštis rašomas trimis egzemplioriais: pirmasis važtaraščio egzempliorius perduodamas siuntėjui, antrasis lydi krovinių, o trečiasis lieka vežėjui. Akivaizdu, kad krovinio gavėjo teisė nėra siejama su važtaraščio priėmimo faktu, nes krovinio gavėjas turi tam tikrų teisių iki įteikiant jam antrąjį egzempliorių.

Mano manymu, krovinio vežimo sutartis yra trišalė sutartis, į kurią krovinio gavėjas įstoja ne tik nuo važtaraščio priėmimo momento, o apskritai atlikus konkludentinius veiksmus, kuriais patvirtina savo sutikimą priimti krovinio gavėjo pareigas bei naudotis jo teisėmis.

Šiame straipsnyje nagrinėjama krovinio siuntėjo, vežėjo ir gavėjo teisinių santykių grandinė. Konkludentinius veiksmus, patvirtinančius asmens sutikimą priimti krovinio gavėjo teises bei pareigas, pastarasis privalo adresuoti krovinio vežėjui ir tik tada jis tampa vežimo sutarties dalyviu. Mano nuomone, tai, kad krovinio gavėjas yra vežimo sutarties dalyvis, patvirtina ir LR CK 6.808 straipsnio 1 dalis, nustatanti pareigą sumokėti užmokestį už krovinio vežimą arba jo siuntėjui, arba gavėjui. Kita vertus, civilinės apyvartos subjektai dalyvauja ir kituose, ne transporto, teisiniuose santykiuose, pavyzdžiui, didmeninio pirkimo-pardavimo ir kt., kur jie irgi gali priimti pareigas, formaliai atitinkančias krovinio gavėjo pareigas (t. y. priimti, net iškrauti prekes, statybines medžiagas ir pan.), bet tai nereiškia, kad jie automatiškai tampa krovinio vežimo sutarties dalyviais. Tik atlikus konkludentinius veiksmus, adresuotus krovinio vežėjui, kuriais šie asmenys pareiškia savo valią priimti krovinio gavėjo teises bei pareigas, jie gauna krovinio gavėjo teisinį statusą. Jeigu potencialus krovinio gavėjas atsisakys priimti krovinių, kitaip tariant, neprisiims krovinio gavėjo teisių bei pareigų, jis gali pažeisti kitų sandorių, bet ne krovinio vežimo sutarties sąlygas.

Teisiniai krovinio vežėjo bei gavėjo santykiai atsiranda po to, kai pastarasis pareiškia savo valią tapti krovinio vežimo sutarties dalyviu. Galima tvirtinti, kad krovinio gavėjas prisijungia prie krovinio vežimo sutarties, o tai yra civilinių sutarčių teisės institutas, be to, jo analogiją galima rasti ir tarptautinių sutarčių teisėje. LR

CK 6.160 straipsnio 2 dalyje sutartys skirstomos į abipusėmis derybomis sudaromas ir prisijungiant sudaromas sutartis. Mano manymu, krovinio gavėjas sudaro vežimo sutartį prie jos prisijungdamas. Tarptautinių sutarčių teisėje irgi yra prisijungimo institutas, t. y. aktas, kuriuo nedalyvaujanti tarptautinėje sutartyje valstybė pareiškia savo sutikimą dėl tarptautinės sutarties privalomumo [19, p.141]. Prisijungti prie tarptautinės sutarties įmanoma tik tada, kai tarptautinės sutarties dalyviai numato prisijungimo galimybę kitoms valstybėms (Vienos konvencija „Dėl tarptautinių sutarčių teisės“ 15 str.). Krovinio vežimo sutartyje siuntėjas ir vežėjas iš karto numato krovinio gavėjo įstojimo į šią sutartį galimybę ir tik krovinio gavėjui būdingomis sąlygomis. Krovinio vežėjo bei siuntėjo susitarimas nesuteikia galimybės prisijungti prie jų sutarties neapibrėžtam civilinės apyvartos subjektų skaičiui. Tai leidžiama tik konkrečiam asmeniui, kuris visada palaiko kitokius, ne transporto, teisinius santykius su krovinio siuntėju, taigi pagal sutarties sudarymo dinamiką krovinio vežimo sutartį galima padalyti į du etapus: a) siuntėjo bei krovinio vežėjo sutarties sudarymas; b) krovinio gavėjo prisijungimas prie sutarties.

Kaip žinoma, egzistuoja dar viena gabenimo rūšis – tiesioginis kombinuotas susisiekimas, t. y. gabenimas, kurį atlieka keletas vežėjų pagal vieną transporto dokumentą. Tiesioginio kombinuoto susisiekimo atveju prisijungti prie krovinio sutarties gali ne tik gavėjas, bet ir kiti vežėjai. Akivaizdu, kad visi kiti vežėjai, išskyrus pirmąjį, dalyvauja nesudarant vežimo sutartį, o nuo krovinio arba transporto dokumento priėmimo momento. Tai yra konkludentiniai veiksmai, kuriais vežėjai pareiškia savo valią priimti vežėjo teises bei pareigas ir tampa krovinio vežimo sutarties šalimi.

Mano manymu, krovinio vežimo sutartis yra trišalė sutartis, kurioje visi dalyviai turi tik jiems būdingas teises ir pareigas. Šios sutarties dalyvių valia nukreipta į sutarties tikslo siekimą, t. y. nugabenti krovinių į paskirties vietą kuo ekonomiškiau būdu, atsižvelgiant į visų šios sutarties dalyvių, įskaitant ir gavėją, interesus.

## **6. KROVINIO SIUNTĖJAS YRA KROVINIO GAVĖJO AGENTAS IR VEIKIA JO INTERESAIS**

Ši teorija būdinga bendrosios teisės šalių teisininkams. Jos atsiradimą lėmė daugelis priežasčių, iš kurių pagrindinė – teisinio precedento svarba bendrosios teisės sistemoje. Bendrosios teisinės sistemos šalys dalyvauja daugelyje tarptautinių konvencijų ir sutarčių, reguliuojančių tarptautinį krovinio gabenimą, todėl galima pasakyti, kad tarptautinio gabenimo srityje bendrosios bei kontinentinės teisės šalių teisinis reguliavimas yra analogiškas. Teisiniams santykiams, atsirandantiems vidaus gabenimo srityse, bendrosios teisės šalyse taikomos kitokios nuostatos.

Ch. Cashmore'as teisingai teigia, kad tarptautinės konvencijos ne visada nustato, kas būtent, krovinio siuntėjas ar krovinio gavėjas, turi teisę pareikšti ieškinį teisme dėl prarasto arba sugadinto krovinio [11, p. 449].

Reikia pripažinti, kad mūsų teisinė bazė irgi neskiria per daug dėmesio šiam klausimui spręsti. Mano manymu, Lietuvoje teisingo ieškovo problema gali būti išspręsta tik sistemiškai aiškinant visas teisines normas. Be abejo, didelę reikšmę šioje situacijoje turi nuosavybės teisės į krovinį perėjimo momento teisinis nustatymas.

Bendrosios teisės šalyse teisingo ieškovo nustatymas ginčiuose, kylančiuose vidaus gabenimo klausimais, turi dar didesnę reikšmę būtent dėl teisinio reguliavimo ypatumų, šių šalių vidaus norminių aktų stokos bei teismo precedento svarbos. Didžiosios Britanijos civilinė apyvarta užima nemažą segmentą Europos Sąjungos apyvartoje, todėl būtina pabandyti atskleisti bendrosios teisės šalių teisininkų požiūrį į krovinio gavėjo teisinę padėtį gabenimo sutartyje.

Šioje teisinėje sistemoje irgi egzistuoja keletas požiūrių į krovinio gavėjo teisinę padėtį, bet visi jie turi vieną tikslą, t. y. spręsti tinkamo ieškovo klausimą ginčiuose dėl krovinio sugadinimo arba praradimo. Ch. Cashmore'as savo straipsnyje „*Title to sue on a contract of carriage in anglo-american law*“ [11, p. 488] šiuo aspektu analizuoja skirtingas gabenimo rūšis. Pirmas jo pateiktas ieškinio pareiškimo variantas yra šalių (gavėjo bei siuntėjo) sujungimas (*Joinder of Parties*) [11, p. 489]. Anot Ch. Cashmore'o, šis pasirinkimas nėra priimtinas dėl krovinio savininko (siuntėjo arba gavėjo) galimybės atsisakyti atskleisti savo asmenybę tuo atveju, jei kils abejonių dėl ieškinio, pateikto vežėjui, patenkinimo, dėl krovinio gavėjo arba siuntėjo aplaidumo arba savo pareigų nevykdymo. Mano manymu, galima pasakyti ir paprasčiau – nėra garantijos, kad ginčijantis neatsiras siuntėjo ir gavėjo interesų konfliktas. Analizuodamas šalių sujungimo variantą, Ch. Cashmore'as pateikė išvadą, kad klausimas, ar krovinio siuntėjas (pardavėjas) arba gavėjas (pirkėjas) gali būti tinkamas ieškovas teisme neturi akademinės reikšmės dabartiniams laikams [11, p. 490]. Ch. Cashmore'o teigimu, šis klausimas nėra akademinis bendrosios teisės teisininkams, bet praktinę reikšmę jis vis dėlto turi, nes priešingu atveju jam nebūtų skiriama dėmesio.

Savo straipsnyje Ch. Cashmore'as išsamiai nagrinėja skirtingus gabenimo atvejus, bet visi jie susiję su prekyba, todėl natūralu, kad svarbiausia yra nuosavybės teisės į krovinį perėjimo momento problema, nes tai ir yra lemiamą aplinkybę, leidžianti nustatyti, kas būtent gali pareikšti ieškinį teisme. Jis analizuoja nuosavybės teisės perėjimo į prekes momentą tarptautinėje prekyboje, mini specialius atvejus, kada pardavėjas privalo atlikti tam tikrus veiksmus, reikalingus nuosavybės teisės perėjimui pirkėjui, pavyzdžiui, prekių pristatymas per vežėją, pakrovimas, pakavimas ir pan. [11, p. 491].

Nagrinėdamas gausią Didžiosios Britanijos teismų praktiką ir atsižvelgdamas į bylas *Evans v. Martell*, *Dawes v. Peck* bei naujausius teismo sprendimus, Ch. Cashmore'as padarė išvadą, kad sudarant sutartį su vežėju krovinio siuntėjas veikia kaip krovinio gavėjo agentas, o kilus ginčui gavėjas yra tinkamas ieškovas [11, p. 500]. Pagrindinis motyvas, kuriuo teismai nustato tokią taisyklę, – tai būtinybė išvengti situacijos, kurioje vežėjas būtų priverstas du kartus atsakyti už netin-

kamą vežimą, iš pradžių pagal siuntėjo (pardavėjo), o vėliau pagal gavėjo (pirkėjo) ieškinį.

## IŠVADOS

Straipsnio tikslas – išanalizuoti teisę gauti krovinį turinčio asmens (krovinio gavėjo) teisinę padėtį transporto teisiniuose santykiuose. Apibendrinamas darau šias išvadas:

- dauguma egzistuojančių krovinio gavėjo teisinės padėties teorijų, pavyzdžiui, krovinio vežimo sutartis, yra sutartis trečiojo asmens naudai, įvykdymo įteikimo trečiajam asmeniui sutartis, krovinio gavėjo ir siuntėjo, kaip vienos šalies, ir krovinio siuntėjo, kaip krovinio gavėjo agento, neatitinka Lietuvos transporto teisės norminių aktų.

- krovinio vežimo sutartis yra trišalė sutartis. Joje dalyvauja ir krovinio gavėjas, kuris prisijungia prie vežimo sutarties atlikęs konkludentinius veiksmus, kuriais patvirtina savo sutikimą prisiimti krovinio gavėjo pareigas bei naudotis jo teisėmis.

- bendrosios teisės šalyse yra skirtingas nei kontinente požiūris į krovinio gavėjo teisinę padėtį, kurios esmę galima apibrėžti šia formule: „*palaikydamas teisinius santykius su vežėju krovinio siuntėjas veikia kaip krovinio gavėjo agentas*“.

## LITERATŪRA

1. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000. Nr. 74.
2. Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keilais teisinis reguliavimas // Jurisprudencija: mokslo darbai. – Vilnius, 2004. T. 55(47).
3. Сергеев А. П. Гражданское право. Коллектив авторов. – Москва, 1998. Часть 2.
4. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 1964. Nr. 19–138.
5. Дзєра О. В. та инш. Забав'язальне право: теорія та практика. – Київ, 1998.
6. Брагинский М., Витрянский В. Договорное право. Книга первая. – Москва, 1999.
7. Яичков К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. – Москва, 1958.
8. Тарасов М. Договор перевозки по советскому праву. – Москва, 1954.
9. Александров-Дольник М. Содеожание договора грузовой перевозки // Советское государство и право. 1954. № 4.
10. Петров И. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. 1966. № 11.
11. Cashmore Ch. Title to sue on a contract of carriage in anglo-american law // Anglo-american law review. 1994.
12. 1956 m. Ženevos Tarptautinė krovinių vežimo keilais sutarties konvencija // Valstybės žinios. 1998. Nr. 107–2932.
13. Lietuvos Respublikos geležinkelio transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 59–1402.

14. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas // Valstybės žinios. 2004. Nr. 72–2489.
15. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 119–2772.
16. Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 105–2393.
17. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996 Nr.101–2300.
18. **Civilinė teisė** / red. V. Staskonis. – Kaunas, 1997.
19. **Vadapalas V.** Tarptautinė teisė: bendroji dalis. – Vilnius, 1998.
20. **Vienos** konvencija „Dėl tarptautinių sutarčių teisės“ //Valstybės žinios. 2002. Nr. 13–480.

## LEGAL POSITION OF THE CONSIGNEE

**Doctoral Candidate Oleg Drobitko**

Mykolas Romeris University

### S u m m a r y

The article deals with the legal position of a cargo recipient as one of the actors of the transport legal relations considering the legal control of the cargo shipment agreement as the basis for the burden of shipment. The concept of this agreement is presented in Part 1 of clause 6.808 of the Civil Code of the Republic of Lithuania. Its analysis reveals that there could be three parties of this agreement as the legal position of the cargo sender and the carrier are one way or another presented in the legal resources, but the legal position of the recipient of the cargo has not been given due attention yet. This problem has been mentioned by D. Ambrasiene in her publication “The Legal Regulation of International Road Transportation” but so far it has not been sufficiently researched.

In my opinion, the peculiarities of the legal rights of a cargo recipient determine the special position of the cargo shipment agreement among other civil agreements. The article

deals with the main current attitudes towards the cargo shipment agreements in the legal literature, which differ in the definitions of the relations between the cargo sender and the carrier on the one hand and the cargo recipient on the other hand., i.e.

- 1) The cargo shipment is an agreement on behalf of the third party;
- 2) The agreement of the delivery of the performance to the third part;
- 3) The specific agreement, where the recipient of the cargo is an independent subject;
- 4) The cargo recipient and its sender make one part;
- 5) That is a three-party agreement, where every part has its own rights and duties;
- 6) The cargo sender is the agent of the cargo recipient and acts on his behalf.

In my opinion, the cargo shipment agreement is a three-party (or multilateral) agreement and the cargo recipient joins it not just at the moment of accepting the way-bill but from the start of the conclusive actions, by which he confirms his agreement to accept the duties of the cargo recipient and exercise his rights.

In the article I analyse the chain of the legal relations among the cargo sender, carrier and recipient. The conclusive actions, which confirm the commitment of the person to accept the rights and duties of a cargo recipient, have to be passed by him to the shipment carrier and only then he becomes a party of the cargo shipment agreement. The part 1 of the clause 6.808 of the Code of the Civil Law of the Republic of Lithuania stating that either the sender or the recipient has to pay for the cargo shipment proves that the recipient of the cargo is one of the parties of the shipment agreement. The main conclusions in this study were based on the analysis of the regulations and acts of the Code of Civil Law of the Republic of Lithuania, controlling the legal relations of transportation.

**Keywords:** transport legal relations, contract of carriage, legal position of the consignee.